



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 128]
No. 128]

नई दिल्ली, मंगलवार, सितम्बर 13, 2005/भाद्र 22, 1927
NEW DELHI, TUESDAY, SEPTEMBER 13, 2005/BHADRA 22, 1927

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 8 सितम्बर, 2005

सं. टीएएमपी/28/2005-एमबीपीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा डॉक्स में प्रभारित, मुंबई पत्रन न्यास के दरमान के खंड III को संलग्न आदेशानुसार संशोधित करता है।

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/28/2005-एमबीपीटी

मुंबई पत्रन न्यास

आवेदक

आदेश

(अगस्त 2005 के 30 वे दिन पारित)

यह प्रकरण अपने डॉक के दरमान (डीएसआर) के खंड III लाइसेंस (बंडारण) शुल्क और वेयर हाउसिंग प्रावाह में संशोधन हेतु मुंबई पत्रन न्यास (एमबीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. एमबीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में उठाए गए मुख्य बिन्दु संक्षेप में निम्नानुसार हैं:

- (i) पन्ना आयल फील्ड्स में समुद्र के भीतर तेल और गैस की खोज करने कुएँ खरीदने और निर्माण कार्यों को सहयोग देने हेतु तट आधारित सुविधा के रूप में उपयोग करने के लिए मेसर्स आर्टी ऑफ शोर सर्विसेस प्राइवेट लिमिटेड (एओएसपीएल) ने केवल उसके उपयोग की सुविधा के रूप में, 5 वर्ष के पहुंच पर एक टर्मिनल के लिए अनुरोध किया है। एओएसपीएल को ऐसे क्षेत्रों में अपनी सामग्री के बंडारण और बल्क हैचलिंग इकिपमेंट्स की संस्थापना के लिए खुले और ढके हुए क्षेत्रों की आवश्यकता है। एओएसपीएल को अपनी बैंक-अप सामग्री के बंडारण के लिए ढके हुए और खुले स्थान के साथ टर्मिनल से हटकर भी कुछ बंडारण सुविधा चाहिए।
- (ii) गोदियों (डॉक्स) और बाहरी क्षेत्रों में कार्गो के बंडारण के लिए गोदी दरमान (डीएसआर) में वर्तमान प्रावधान 30 दिन तक बंडारण के लिए लागू होते हैं। उसके बाद, विलम्ब शुल्क लगाया जा सकता है। समुद्र के भीतर आपूर्ति-आधार की अपनी विशिष्ट प्रकृति के अनुसार कार्गो 30 दिन से अधिक समय तक रहता है, और इसलिए 30 दिन से आगे की अवधि के बंडारण के लिए भी एक दर निर्धारित करना आवश्यक है। तदनुसार, इस प्रकार के दीर्घावधि बंडारण के लिए डीएसआर में प्रावधान करने का प्रस्ताव किया जाता है।
- (iii) एओएसपीएल का यह प्रस्ताव, इस समय अप्रयुक्त पढ़े बथों, खुले और ढके हुए क्षेत्रों के उपयोग से अतिरिक्त वृद्धिकारी वातावार आकर्षित करेगा। प्रस्तावित व्यवस्था के 60% उपयोग स्तर से भी प्रतिवर्ष कुल 2.33 करोड़ रुपये की कुल आमदानी होने का अनुमान है, जिसका विवरण नीचे दिया गया है।

(क)	भंडारण प्रभार	रु. 1,02,96,800
(ख)	पोतघाट भाडा और जहाजी हमाली (इटीवेडिंग)	रु. 78,24,000
(ग)	60% उपयोग की दर से वर्ध किशोरा प्रभार, पाइलटेज, पश्चन देयताएँ इत्यादि	रु. 51,93,408
		रु. 2,33,14,208

(iv) एमबीपीटी ने डीएसआरमें निम्नलिखित प्रावधान सम्मिलित करने का प्रावधान किया है:

उपयोगकर्ताओं द्वारा सुविधाओं, कार्गो प्रहस्तन उपकरण की स्थापना सहित या के बिना भण्डारण / कार्गो प्रचालन के लिए लाइसेंस शुल्क

क्र.सं.	अवधि	लागू दरें
	अनुमति मिलने की तिथि से समाप्ति तक, ----- के लिए	प्रति वर्ग मी. या उसके अंश के लिए प्रति माह या उसके अंश की दर
क	खुला क्षेत्र	रु. 50/-
ख	ढका हुआ क्षेत्र	रु. 60/-

टिप्पणी : सुविधाओं / कार्गो प्रहस्तन उपकरण की स्थापना मुख्य अभियंता / मुख्य अभियांत्रिक अभियंता की अनुमति के अधीन होगी और उन्हें 15 दिन के भीतर खोल लिया और हटा लिया जाएगा।

(v) प्रस्तावित दरें टीएसपी के दिनांक 8 अप्रैल 2002 के अनुरूप टीएसपी द्वारा फाइनल दरें निर्धारित करने तक तदर्थ आधार पर लागू की जाएंगी। एओएसपीएल ने दिनांक 21 फरवरी 2005 के अपने पत्र के माध्यम से प्रस्तावित दरों को स्वीकार कर लिया है।

(vi) यद्यपि एओएसपीएल ने सुविधा का अधिकार केवल अपने उपयोग के लिए प्रदान करने का अनुरोध किया है, एमबीपीटी ने वर्ध का उपयोग एकल उपयोग के बिना, साझा उपयोगकर्ता आधार पर अनुमत करने का प्रस्ताव किया है जिसमें, अन्य उपयोगकर्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने पर आवंटन का अधिकार एमबीपीटी के पास होगा।

(vii) जैसा कि प्रस्तावित दरें परस्पर सहमत दरे हैं, टीएसपी द्वारा निर्धारित प्रारूप में लागत विवरण प्रस्तुत नहीं किया गया है।

(viii) एमबीपीटी के न्यासी भंडल ने 8 फरवरी 2005 को हुई अपनी बैठक में प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान कर दिया है।

3. यद्यपि, यह प्रस्ताव एकल उपयोगकर्ता मामले में तुरंत उचित लग सकता है, प्रस्तावित संशोधन का, यदि इसे डीएसआर में लागू गई थी।

4. उपयोगकर्ताओं द्वारा भेजी गई टिप्पणियों की एक-एक प्रति प्रतिपूरक सूचना के रूप में एमबीपीटी को भेजी गई थी। एमबीपीटी ने दिनांक 30 जून 2005 के अपने पत्र द्वारा उनका उत्तर दिया है।

5. प्रस्ताव की प्राथमिक जांच-पड़ताल पर यह पाया गया कि प्रस्ताव से उभरने वाले विभिन्न बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण की आवश्यकता थी। तदनुसार, एमबीपीटी से अतिरिक्त सूचनाएँ / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया। हमारे प्रश्न और एमबीपीटी के उत्तर सारणीबद्ध रूप में नीचे दिए गए हैं:

क्र.सं.	हमारे प्रश्न	एमबीपीटी के उत्तर
1.	शैडों और खुली जगह में भंडारण के लिए भंडारण शुल्क की दरें एमबीपीटी के डीएसआर के खंड-III के अन्तर्गत निर्धारित हैं। जिन परिस्थितियों में ये दरें लागू की जा सकती हैं, उनमें विशेष परिस्थितियां भी हैं। डीएसआर के खंड-III के अन्तर्गत निर्धारित दरें 4 माह से अधिक अवधि तक भंडारण के लिए भी लगाई जा सकती हैं। अतएव, एमबीपीटी से अनुरोध है कि वह एओएसपीएल को भंडारण स्थान आवंटित करने हेतु अलग दरें प्रस्तावित करने का कारण बताए जबकि अधिसूचित दरमान में विशेष दरमान उपलब्ध हैं।	खंड -III के प्रावधान, प्रदत्त विनिर्देशों से अधिक माप वाले पैकेजों पर ही लागू हैं। यह धारा आदेश सं. टीएसपी/62/99-एमबीपीटी दिनांक 12 मई 2000 के अन्तर्गत डाला गया था। इस प्रकार संदर्भित मामले में इन प्रावधानों को लागू करने का कोई प्रश्न ही नहीं उठता।
2.	एमबीपीटी इस बात की पुष्टि करे कि प्रस्तावित दर तुलनीय सेवाओं के लिए वर्तमान अधिसूचित प्रशुल्क पर आधारित / से छूट्यन्त है। प्रस्तावित दर का आधार और उसकी गणना मी प्रस्तुत की जाए।	प्रस्तावित दर खंड III ख. III ग (I) और III ग (II) के अन्तर्गत तुलनीय सेवाओं के लिए वर्तमान अधिसूचित प्रशुल्क से छूट्यन्त आधारित है। खंड III ग ढके हुए क्षेत्रों के लिए 30 दिन तक भंडारण शुल्क और उसके बाद देय विलम्ब शुल्क के रूप में रु. 25/- प्रति वर्ग मी. और खुले क्षेत्रों के लिए रु. 20/-प्रति वर्ग मीटर निर्धारित करता है। चूंकि प्रस्तावित प्रावधानों के

(1)	(2)	(3)
		अन्तर्गत दीर्घावधि भंडारण की अनुमति देकर, 30 दिन से अधिक भंडारण के लिए एमबीपीटी को विलम्ब शुल्क छोड़ना होगा, यह आवश्यक समझा गया कि खंड III ग (i) के अन्तर्गत दर से उच्चतर दर निर्धारित की जाए। खंड III ये के अन्तर्गत बॉर्ड कार्गो के दीर्घावधि भंडारण के लिए निर्धारित दरे वर्गीकृत दरमान है अर्थात् 4 साप्ताह के बाद भंडारण की दर बॉर्ड कार्गो के लिए रु. 80/- प्रति वर्ग माह और खुले क्षेत्रों के लिए रु. 48/- प्रति वर्ग मी. और रु. 60/- प्रति वर्ग मी. की प्रस्तावित दरें खंड III ग (ii) के अन्तर्गत दरों से जो (कार्गो भंडारण से इतर उपयोग के लिए) कार्गो प्रवालन के प्रबंधन हेतु लाइसेंस शुल्क को लागू होती है, से बहुत कम रखी गई है।
3.	एमबीपीटी ने यह कहा है कि प्रस्तावित दरें, एमबीपीटी और एकमात्र उपयोगकर्ता के बीच परस्पर सहमत दरें हैं। तथापि, प्रस्तावित दरों पर उपयोगकर्ता की सम्मति के साक्ष के रूप में कोई दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किया गया है।	एमबीपीटी ने एओएसपीएल के दिनांक 21 फरवरी 2005 के उस पत्र की प्रति प्रस्तुत की है जिसमें एओएसपीएल ने बर्थों और भंडारण क्षेत्र के उपयोग के लिए जर्ती और निरंधनों को स्वीकार किया है।
4.	न्यासी मंडल की बैठक में चर्चा-टिप्पणी में कहा गया है कि प्रस्तावित व्यवस्था 11 माह की अवधि के लिए होगी और यह 11 माह की एक और अवधि के लिए उसका पुनर्नीकरण करवाया जा सकता है। किन्तु इस प्रावधान को दरमान में शामिल करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।	11 माह की अवधि की प्रस्तावित व्यवस्था और उसको 11 माह की एक और अवधि के लिए पुनर्नीकृत करने का प्रावधान जिसका उल्लेख चर्चा-टिप्पणी में किया गया है, केवल एओएसपीएल के प्रकल्प के लिए ही है। अवधि का प्रावधान प्रत्येक मासमें में अलग होगा। इसलिए, अवधि के विषय से सहरेता को दरमान में शामिल नहीं किया गया है।
5.	एमबीपीटी से अनुरोध है कि यह इस बात की पुष्टि करे कि बर्थ आरक्षण योजना के लिए सरकार द्वारा जारी किए गए सामान्य मार्ग निर्देश में एओएसपीएल को बर्थ आबंटन की प्रस्तावित व्यवस्था शामिल नहीं होगी।	बर्थों को साझा उपयोगकर्ता आधार पर उपयोग के लिए उद्दिष्ट किया गया है। अतएव, बर्थ आरक्षण योजना लागू नहीं होगी।
6.	एओएसपीएल को न्यूनतम माल-आवक की गारंटी देनी है और उसी पर विचार करते हुए प्रस्तावित भंडारण दरों की अनुमति दी गई है। चूंकि दरमान में संबंधन सब पर समान रूप से लागू होगी, एमबीपीटी इस बात की जांच करे कि क्या दरमान में एमजीटी आवश्यकता को संशर्तता के रूप में शामिल करने की जरूरत है।	यद्यपि प्रस्ताव में न्यूनतम गारंटी शुद्ध माल-आवक को शामिल किया गया है, भंडारण की दरें एमजीटी से सम्बद्ध नहीं हैं। एमजीटी का प्रावधान इसलिए किया गया है ताकि भंडारण क्षेत्रों को उद्दिष्ट किए जाने और बर्थों के उपयोग की अनुमति का औचित्र सिद्ध करने के लिए कार्गो की आवक जावक और पोतों के आगमन का आकलन किया जा सके।

6. इस प्रकरण में संयुक्त सुनवाई 30 जून 2005 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। उस संयुक्त सुनवाई में एमबीपीटी और सम्बद्ध उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पक्ष रखे।

7. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित कार्यवाही-विवरण इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध है। ये विवरण इस प्राधिकरण के वैबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध है।

8. इस प्रकरण पर कार्रवाई करने के दौरान एकत्रित हुई सूचनाओं की सम्पत्ति के संदर्भ से निम्नलिखित रिपोर्ट उमरती है:

- (i) मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) के डॉक दरमान (डीएसआर) में कार्गो के दीर्घावधि भंडारण के लिए साप्ताहिक आधार पर शुल्क लगाने का प्रावधान है। तथापि यह प्रावधान तभी लागू होता है जब सीमा शुल्क अधिनियम के प्रावधान के अधीन बॉर्ड कार्गो का पतन की सुविधाओं में भंडारण किया जाता है। इस प्राधिकरण द्वारा सितम्बर 2001 के अपने आदेश में अनुमोदित एक अन्य प्रावधान 30 दिन तक कार्गो के भंडारण के लिए लाइसेंस-शुल्क की दरें से संबंधित हैं और विलम्ब शुल्क आयात कार्गो के निर्धारित दरों पर 31 वें दिन से लगाया जा सकेगा। सितम्बर 2001 के आदेश में अनुमोदित एक और प्रावधान कार्गो प्रवालन के प्रबंधन के लिए उपयोगकर्ताओं को आविष्ट स्थान के उपयोग हेतु लाइसेंस शुल्क लगाने के संदर्भ में है। वास्तव में, वर्तमान डीएसआर में, 30 दिन से भी आगे कार्गो भंडारण हेतु विलम्ब शुल्क के तत्व के बिना, लाइसेंस शुल्क लगाने का कोई प्रावधान नहीं है।
- (ii) अपेक्षा से कम उपयोग लाई जा रही सुविधाओं का इष्टतम लाभ उठाने के उद्देश से एमबीपीटी ने दीर्घकालिक आधार पर भंडारण और कार्गो प्रवालन हेतु लाइसेंस शुल्क लगाने के लिए यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। चूंकि वर्तमान प्रशुल्क व्यवस्था, जिसमें दीर्घकालिक भंडारण के लिए किराया जाती और विलम्ब शुल्क जाती का मिश्रण लगाया गया है, अपेक्षित उद्देश्य प्राप्त करने के लिए पर्याप्त प्रतिसाद जगाने में आकर्षण नहीं पाई गई है, पतन में गोदियों के भीतर दीर्घकालिक भंडारण हेतु किराया जाती के निर्धारण के लिए प्रस्ताव किया है।

- (iii) एमबीपीटी ने बर्थों में और बर्थों से दूर भड़ारण क्षेत्र के साथ-साथ साझा उपयोगकर्ता और बिन-एकल उपयोग आधार पर बर्थों के आबंटन हेतु एक निजी प्रचालक के साथ एक व्यवस्था को अंतिम रूप दिया है। तत्कालीन भूतल परिवहन मंत्रालय ने अग्रिम बर्थ आरक्षण हेतु शर्तों और निवन्धन सुनिश्चित करते समय पतन न्यासों को प्रचालनीय स्वतंत्रता देने के लिए जून 1992 में सामान्य मार्गदर्शी जारी किए थे। इस संबंध में एक प्रश्न के उत्तर में पतन ने पुष्टि की है कि चूंकि बर्थों को साझा उपयोगकर्ता आधार पर उपयोग के लिए उद्दिष्ट किया गया है, इस मामले में बर्थ आरक्षण मार्गदर्शी लागू नहीं होते हैं। बहरहाल, बर्थों और बैंक-अप-एरिया का आबंटन एमबीपीटी का प्रबंधकीय निर्णय है और इस प्राधिकरण का संबंध कार्गो के भड़ारण के लिए लाइसेंस शुल्क के निर्धारण से है।
- (iv) जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है, एमबीपीटी ने खुले क्षेत्र के लिए रु. 50/- प्रति वर्षी. प्रति माह और ढके हुए क्षेत्र के लिए रु. 60/- प्रति वर्षी. प्रति माह भड़ारण शुल्क प्रस्तावित किया है। प्रस्तावित दरों के समर्थन में एमबीपीटी द्वारा कोई लागत-औचित्य नहीं दिया गया है। जैसाकि इस विश्लेषण के आरभिक चरण में उदघाटित किया गया, सीमा शुल्क अधिनियम के अन्तर्गत बांडेड सामान के भड़ारण हेतु एमबीपीटी को वर्तमान प्रावधानों के अन्तर्गत, ढके हुए क्षेत्र में रु. 60/- प्रति वर्षी. प्रतिमाह या उसके अंश और खुले हुए क्षेत्र में रु. 48/- प्रति वर्षी. प्रति माह या उसके अंश के लिए लगाने का अधिकार प्राप्त है। प्रस्तावित दर, न्यूनाधिक रूप से, बांडेड कार्गो के लिए निर्धारित वर्तमान दरों के समकक्ष बैठते हैं। निकट भविष्य में आगत सामान्य संशोधन के प्रस्ताव में पूर्ण लागत विवरण प्रस्तुत करने हेतु एमबीपीटी द्वारा दिए गए शपथ पत्र को मान्य करते हुए और (यह देखते हुए कि) प्रस्तावित दरों एमबीपीटी और इस समय, सुविधाओं के एक मात्र प्रासंगिक उपयोगकर्ता के बीच परस्पर सहमत दरों हैं, यह प्राधिकरण पतन के दरमान के अगले सामान्य संशोधन के क्रियान्वयन तक अन्तरिम उपाय के रूप में प्रस्तावित दरों को अनुमोदन प्रदान करने का इच्छुक है।
- (v) दि इंडियन मर्चेन्ट्स चैम्बर (आईएमसी) ने इस विचार के साथ कि एमबीपीटी के खुले क्षेत्र का लाइसेंस रूप से उपयोग किया जा सकता है, खुले क्षेत्र के लिए रु. 50/- प्रति वर्षी. प्रति माह के स्थान पर रु. 30/- प्रति वर्षी. प्रति माह के पक्ष में तर्क दिया है। एमबीपीटी ने यहाँ ठीक ही उल्लेख किया है कि इस प्राधिकरण द्वारा तय की गई दरें संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.16.1 के अनुसार उच्चतम दरें होंगी और पतन अपनी वाणिज्यिक परिस्थितियों के अनुसार निम्नतर स्तर पर भी दरों को प्रवालित कर सकता है।
- (vi) (क) निजी प्रचालक ने प्रस्तावित दरों को अपनी सम्मति के प्रति अपनी पूर्वधारणा के बिना, यातायात-लागत और इतर आनुषंगिक लागतों के आधार पर पतन से दूर सुविधाओं और पतन के भीतर की सुविधाओं के लिए विवेदीय दरों का सुझाव दिया है। यद्यपि एओएसपीएल द्वारा उद्घृत कारणों को पूरी तरह स्वीकार नहीं किया जा सकता विभिन्न स्थानों के लिए मिन्न-मिन्न दरों के विषय में उत्तराये गए मुद्दे पर विचार किए जाने लायक दम है। जैसाकि एमबीपीटी ने बताया है, 15 कि.मी. तक फैले परिसर में सम्पद की कीमत, सेवा प्रदान करने की लागत इत्यादि समान नहीं हो सकती। लागत-आधारित दरें निर्धारित करते समय एमबीपीटी को यह पहलू अपने ध्यान में रखना चाहिए।
- (ख) कार्गो के दीर्घकालिक भंडारण के लिए कुछ कम दरे निर्धारित करने हेतु एओएसपीएल के तर्क में उस पर विचार किए जाने लायक दम है। यदि दीर्घकालिक भंडारण की अनुमति दी गई तो एमबीपीटी को विलम्ब शुल्क छोड़ना पड़ेगा, विलम्ब शुल्क से होने वाली आय की भरपाई करने हेतु (उच्चतर) दर निर्धारित करने का एकमात्र कारण नजर नहीं आता है। यहाँ इस बात को स्वीकार किया जाना चाहिए कि किराया प्रावधान को अनुमति प्रदान करने का एक उद्देश्य पतन की सुविधाओं का बेहतर उपयोग करना भी है। विलम्ब शुल्क जो रुकावट डालने वाला और जिससे दण्डित करने की ध्वनि आती है, आमतौर पर आरोही मान में निर्धारित किया जाता है या बताया जाता है। चूंकि किराया प्रावधान विलम्ब शुल्क से मिन्न है और इस प्रकार की व्यवस्था से सुनिश्चित राजस्व उत्पादन को ध्यान में रखते हुए, लाइसेंस की अधिकतम अवधि के भीतर, पतन जो भी प्रदान करना चाहे, विभिन्न समयावधियों के लिए अवरोही दरमान पर विचार करना उचित होगा। अपने दरमान की अगली सामान्य समीक्षा के लिए प्रस्ताव तैयार करते समय एमबीपीटी इस सुझाव को अपने ध्यान में रखें।
- (vii) उत्तर पैराग्राफ 2 (iv) में प्रदत्त मद के अधीन प्रस्तावित “टिप्पणी” इस बारे में विवेकाधीन शक्तियाँ मुख्य अभियंता / मुख्य अभियांत्रिक अभियंता को प्रत्यायोजित करने की मांग करती है। इस प्राधिकरण का यह सतत प्रयास रहा है कि किसी पतन के दरमान में, उस पतन न्यास के विभिन्न अधिकारियों में अधिकारी के प्रत्यायोजन की व्यवस्था न की जाए। ऐसे सभी मामलों में हम (प्रस्तावित अधिकारी के स्थान पर) पतन का नाम देते आए हैं। तदनुसार, यहाँ, “मुख्य अभियंता / मुख्य अभियांत्रिक अभियंता” के स्थान पर “एमबीपीटी या इसके द्वारा प्राधिकृत कोई व्यक्ति” उल्लेख किया गया है।
- (viii) साधारणतया, प्रशुल्क आदेश भावी तिथि से कार्यान्वित किए जाते हैं जब विशेष परिस्थितियों की इस प्रकार अधिकार प्रदान करने की मांग न हो, यह प्राधिकरण पिछले प्रभाव से कार्यान्वयन प्रदान नहीं करता। संदर्भित वर्तमान प्रकरण में, दरों के लिए निजी प्रचालक की सम्मति से एमबीपीटी ने तदर्थ आधार पर प्रस्तावित दरों को कार्यान्वित कर दिया है। इस प्राधिकरण ने दिनांक 8 अप्रैल 2002 के अपने आदेश में महापतनों और निजी टर्मिनल प्रचालकों को, जब तक इस प्राधिकरण द्वारा अन्तिम दर नहीं स्थीकृत की जाती तब तक की अन्तरिम अवधि के लिए तदर्थ दर लगाने का सामान्य अधिकार प्रदान किया है। यह प्रावधान उस शर्त के अधीन है जिसके अनुसार अन्तरिम अवधि में प्रचालित की जाने वाली दर तुलनीय सेवाओं के लिए वर्तमान अधिसूचित प्रशुल्क पर व्युत्पन्न आधारित है और इस पर पतन न्यास और सम्बद्ध उपयोगकर्ता की परस्पर सहमति होनी चाहिए। चूंकि यह प्राधिकरण प्रस्तावित दरों को अनुमोदन प्रदान करने से कोई जटिलता पैदा नहीं होगी। पतन द्वारा तदर्थ आधार पर प्रस्तावित दरों को पिछले प्रभाव से लागू करने की तिथि पतन के प्रस्ताव से स्पष्ट नहीं है। चूंकि इसके न्यासी मडल ने अन्तिम दर तय होने तक प्रस्तावित दरों को तदर्थ आधार पर लागू करने का अपना अनुमोदन 8 फरवरी 2005 को हुई अपनी बैठक में दे दिया था। प्रस्तावित दरों को पिछले प्रभाव 8 फरवरी 2005 से अनुमोदन प्रदान किया जाता है।

- (ix) एमबीपीटी ने अपने प्रशुल्क के व्यापक संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव इस प्राधिकरण के समक्ष 15 अगस्त 2005 तक दाखिल करने पर अपनी सहमति जताई है। जैसाकि पहले उद्धृत किया जा चुका है, वर्तमान प्रस्ताव लागत आधारित नहीं है, और पहले ने अपने अगले सामान्य संशोधन प्रस्ताव में लागत-विवरण देना चाहीकार किया है। अतएव, प्रस्तावित दरों को एमबीपीटी के संशोधित दरमान लागू करने तक कार्यान्वयित करने हेतु अनुमोदन प्रदान किया जाता है।

8.1. अन्त में और ऊपर दिए गए कारणों से और समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण, गोदियों में प्रभारित दरमान के खंड III के वर्तमान उपर्युक्त ग (I) के नीचे गिर्वालिसिखित को उप-खंड ग (II) के रूप में ढालने को और वर्तमान खंड ग (I) को खंड ग (II) की संख्या देने को अनुमोदन प्रदान करता है:

"ग(II) - उपयोगकर्ताओं द्वारा सुविधाओं, कार्गो प्रहस्तन उपकरणों की संस्थापना सहित/के बिना भंडारण/कार्गो प्रवालन हेतु लाइसेंस शुल्क

अवधि	लगातार जा सकने वाली उच्चतम दरें
— के लिए, अनुमति की तिथि से लाइसेंस अवधि की समाप्ति तक	प्रति दर्दी मी. या उसके अंश के लिए प्रति माह वा उसके अंश पर
क. खुला क्षेत्र	रु. 50/-
ख. ढका हुआ क्षेत्र	रु. 80/-

टिप्पणी: सुविधाओं / कार्गो प्रहस्तन उपकरणों की संस्थापना एमबीपीटी या उसके द्वारा प्राधिकृत किसी व्यक्ति की स्तीकृति के अधीन होनी और यह 15 दिनों के भीतर खोल ली जाएगी और हटा ली जाएगी।

8.2. उपरोक्त दरें 8 फरवरी 2005 से एमबीपीटी के संशोधित दरमान के कार्यान्वयन की तिथि तक प्रचालित रहेंगी।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष
[विज्ञापन III/IV/143/2005-असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 8th September, 2005

No. TAMP/28/2005-MBPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby amends Section III of the Scale of Rates of Mumbai Port Trust charged at the Docks as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports Case No. TAMP/28/2005 – MBPT

The Mumbai Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 30th day of August 2005)

This case relates to a proposal received from the Mumbai Port Trust (MBPT) for an amendment to Section III - Licence (storage) Fees and Warehousing charges in its Dock Scale of Rates (DSR).

2. The main points made by MBPT in its proposal are summarised below:

- M/s. Arya Offshore Services Pvt. Ltd. (AOSPL) have requested for a terminal on lease for 5 years as exclusive facility to be used as a shore based facility to support the offshore oil and gas exploration, drilling and construction operation of companies operating at the offshore installations at Panna Oil Fields. The AOSPL requires open and covered areas for storage of their materials and installation of bulk handling equipment at such areas. The AOSPL also requires some storage facility away from the terminal, having covered and open accommodation, for storage of its back up material.
- The existing provision in the Dock Scale of Rates (DSR) for storage of cargo in docks and outlying areas is applicable for storage up to 30 days. Thereafter, demurrage is leviable. By the very nature of offshore supply base, cargo stays beyond 30 days; and, therefore, it is necessary to prescribe a rate for storage beyond 30 days also. Accordingly, it is proposed to include a provision in the DSR for such long-term storage.

- (iii). The proposal of AOSPL would bring in additional incremental traffic with the utilisation of berths, open and covered areas presently lying unutilised. The total estimated earnings on account of the proposed arrangement at 60% occupancy level will be Rs.2.33 crores per annum, the break up of which is given below:

(a).	Storage Charges	Rs. 1,02,96,800
(b).	Wharfage and stevedoring	Rs. 78,24,000
(c).	Berth hire charges @ 60% Occupancy, Pilotage, port dues, etc	Rs. 51,93,408
		Rs. 2,33,14,208

- (iv). The MBPT has proposed insertion of the following provision in the DSR:

Licence fees for storage / cargo operation with or without installation of facilities, cargo handling equipment by the users.

Sr. No.	Period	Rates applicable
	From the date of permission till expiry, for	Per sq. mtr or part thereof per month or part thereof @
a.	Open Area	Rs. 50/-
b.	Covered Area	Rs. 60/-

Note: Installation of facilities / cargo handling equipment shall be subject to the clearance by Chief Engineer / Chief Mechanical Engineer and shall be dismantled and removed within 15 days.

- (v). In consonance with the TAMP's General Order dated 8 April 2002, the proposed rates will be applied on adhoc basis till the final rates are fixed by TAMP. The AOSPL has accepted the proposed rates vide its letter dated 21 February 2005.
- (vi). Though, AOSPL has requested for exclusive usage of rights of the facility, the MBPT proposes to allow usage of the berths on non-exclusive, common user basis with the right to MBPT to allot the berth as and when required by other users.
- (vii). As the proposed rates are mutually agreed rates, the cost details in the formats prescribed by TAMP are not furnished.
- (viii). The Board of Trustees of MBPT has approved the proposal in its meeting held on 8 February 2005.

3. Even though the proposal may be relevant immediately in a single user case, the proposed amendment, if effected, in the DSR will have common application. A copy of the proposal was, therefore, forwarded to the concerned user organisations for their comments.

4. A copy each of the comments received from the users was forwarded to MBPT as feedback information. MBPT has responded to them vide its letter dated 30 June 2005

5. On a preliminary scrutiny of the proposal, it was found that additional information / clarifications were required on various points emerging from the proposal. Accordingly, the MBPT was requested to furnish additional information / clarifications. Our queries and the response of MBPT are tabulated below:

Sr. No	Our Queries	Response of MBPT
1.	Rates of storage fees, for storage in sheds and in the open yards, have been prescribed under section - III A of the DSR of MBPT. The circumstances under which these rates can be applied include special circumstances. The rates prescribed under Section - III A of the DSR can be applied for storage for a	The provisions of Section III A are applicable only to over dimensional packages of given specifications. This clause was inserted under Order no. TAMP/62/99-MBPT dated 12 May 2000. As such, the question of applying these provisions in the case under reference does not arise.

Sr. No	Our Queries	Response of MBPT
	period even beyond 4 months. The MBPT is, therefore, requested to clarify the reason for proposing separate rates for the allotment of storage space to AOSPL, when a specific tariff is available in the notified SOR.	
2.	The MBPT may confirm whether the proposed rate is derived based on the existing notified tariff for comparable services. The basis and working for the proposed rates may be furnished.	The proposed rate is derived based on the existing notified tariff for comparable services under Section III (B), III C (I) and III C (II). Section III C (I) prescribes a rate of Rs.25/- per sq.m for covered areas and Rs.20/- per sq.m for open areas, as storage fees upto 30 days and demurrage payable thereafter. Since by permitting long-term storage under the proposed provisions, MBPT will have to forego demurrage for the stay beyond 30 days, it was felt necessary to prescribe a rate higher than the rate under Section III C (I). The rates for long-term storage for the bonded cargoes prescribed under Section III B are graded scale of rates i.e after 4 weeks the rate of storage is Rs.60/- per sq.m per month for sheds and Rs.48/- per month for open areas. The proposed rates of Rs.50/- for open areas and Rs.60/- for covered areas are kept at much lower rates than the rates under Section III C (II) which applies to the Licence fee for management of cargo operation (for occupation other than for cargo storage).
3.	The MBPT has stated that the proposed rates are mutually agreed rates between MBPT and the sole user. However, no documentary evidence in support of the consent of the user for the proposed rates has been furnished.	MBPT has furnished a copy of the letter from AOSPL dated 21 February 2005 accepting the terms and conditions for use of berths and storage area.
4.	The Note of discussion at the Board meeting mentions that the proposed arrangement would be for a period of 11 months, and renewable for a further period of 11 months. But, this prescription is not proposed for inclusion in the SOR.	The proposed arrangement period of 11 months, and renewable for a further period of 11 months mentioned in the Note of Discussion is for the specific project of AOSPL. The prescription of the period will vary from case to case. Hence the conditionality regarding the period is not included in the SOR.
5.	Confirm if the General Guidelines issued by the Government for Berth Reservation Scheme will not cover the proposed arrangement of allotment of berths to AOSPL.	The berths have been earmarked for use on common user basis. Therefore, the Berth Reservation Scheme will not be applicable.
6.	The AOSPL has to guarantee a minimum throughput and in consideration the proposed storage rates are allowed. Since the amendment to SOR will have common application, MBPT may examine whether MGT requirement needs to be included as conditionality in the SOR.	Though the proposal envisages a minimum guaranteed throughput (MGT), the rates for storage is not linked to MGT. The MGT is prescribed so that the turnover of cargoes and the ship calls are generated to justify the earmarking of storage areas and the permission to use berths

6. A joint hearing in this case was held on 30 June 2005 at the office of this Authority. At the joint hearing, the MBPT and the concerned users made their submissions.
7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. These details are also available at this Authority's website <http://tariffauthority.gov.in>
8. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:
- (i). The Dock Scale of Rates (DSR) of Mumbai Port Trust (MBPT) contains a provision for levy of storage fees on weekly basis for long term storage of cargo. This provision is, however, applicable only when the cargo bonded under the provision of Customs Act is stored in the port. Another prescription approved by this Authority in its Order of September 2001 relates to rates of license fee for storage of cargo upto 30 days; and, Demurrage is leviable from 31st day at the rates prescribed for import cargo. Yet another prescription approved in the Order of September 2001 is with reference to levy of license fee for occupation of space allotted to the users for management of cargo operation. In effect, the existing DSR does not contain any provision for levy of license fee for storage of cargo beyond 30 days without the element of demurrage.
 - (ii). With an objective of optimally exploiting the under-utilised facilities, the MBPT has come up with this proposal for levy of license fees for storage as well as cargo operation on long term basis. Since the existing tariff arrangement, in which a combination of rental terms and demurrage terms is applied for long term storage, is found to be not attractive enough to evoke response to achieve the desired objective, the port has proposed to prescribe rental terms for long term storage within the docks.
 - (iii). The MBPT has finalised an arrangement with a private operator for allotment of berths on common user and non-exclusive basis along with storage areas in the berths and away from the berths. The Government of India in the (then) Ministry of Surface Transport (MOST) had issued general guidelines in June 1992 to give operational freedom to port trusts while deciding the terms and conditions with users for advance berth reservation. To a query in this regard, the port has confirmed that since the berths have been earmarked for use on common user basis the berths reservation guidelines are not applicable in this case. In any case, allotment of berths and back up area is a managerial decision of MBPT and this Authority is concerned only with prescription of licence fees for storage of cargo.
 - (iv). As mentioned earlier, the MBPT has proposed the storage fee of Rs.50/- per sq. mtr. per month for open area and Rs.60/- for covered area. There is no cost justification given by the MBPT in support of the proposed rates. As mentioned earlier, the MBPT has authorisation under the existing provisions to levy Rs.60 per sq. mtr. per month or part thereof for closed area and Rs.48/- per sq. mtr. per month or part thereof for open area for storage of goods bonded under the Customs Act.

The rates proposed more or less fit into the existing rates prescribed for bonded cargo. Considering the undertaking given by the MBPT at the joint hearing to furnish full cost details in its forthcoming general revision proposal and the proposed rates are mutually agreed between the MBPT and the only relevant user of the facility for the present, this Authority is inclined to approve the operation of proposed rates as an interim measure till implementation of the general revision of Scale of Rates of the port.

 - (v). The Indian Merchants Chamber (IMC) has argued for a rate of Rs.30/- for open area against the proposed rate of Rs.50/- per sq. mtr. per month with the idea that vacant areas of MBPT can be gainfully utilised. As rightly pointed out by MBPT, the rates fixed by this Authority will be ceiling levels in terms of clause 2.16.1 of the revised tariff guidelines and the port can operate the rates at a lower level based on its commercial considerations.
 - (vi).
 - (a). The private operator without prejudice to his consent to the proposed rates, has suggested for differential rates for the facilities away from the port and for the facilities inside the port on the ground of cost of transportation and other

incidental cost. While the reasons cited by AOSPL cannot be fully accepted, the basic issue agitated about different rates for different location merits consideration. The value of the property, cost of providing service, etc., may not be the same across the 15 KM stretch mentioned by the MBPT. The MBPT should bear in mind this aspect while formulating the cost based rates.

(b). The plea of the AOSPL for prescription of lower rates for long term storage of cargo merits consideration. That the MBPT will have to forego demurrage if long term storage is permitted does not appear to be a sole justification for prescription of rates which should compensate (notional) income that may arise due to levy of demurrage. It has to be recognised that one of objectives of allowing rental terms is to make better use of the facilities of the port. Demurrage which is a deterrent and has a penal connotation, is generally prescribed in an ascending scale. Since rental terms is different from demurrage and in view of assured revenue generation from such arrangement, it may be worthwhile to consider a sliding scale of rate for different period of time within the maximum tenure of licence the port may like to grant. The MBPT may consider this suggestion also while formulating its proposal for the next general review of its Scale of Rates.

(vii). The 'note' proposed under the item detailed in paragraph 2(iv) above seeks to delegate discretionary powers in this regard to the Chief Engineer / Chief Mechanical Engineer. It has been a consistent approach of this Authority that delegation of authority to different functionaries of a port trust is not prescribed in the Scale of Rates. In all such cases, we have been naming the port (in place of the functionary proposed) and leaving it to the port trust to decide on the delegation. Accordingly, the words 'MBPT or any person authorised by it' should be included in place of 'Chief Engineer / Chief Mechanical Engineer'.

(viii). Ordinarily, tariff orders are implemented prospectively. Unless special circumstances warrant such an authorisation, this Authority does not give any retrospective effect

In the present case in reference, the MBPT has implemented the proposed rates on ad-hoc basis with the consent of the private operator for the rates. This Authority in its Order dated 8 April 2002 has given general authorisation to the major ports and private terminal operators to levy adhoc rate for the interim period till the final rate is approved by this Authority. This prescription is subject to the condition that the adhoc rate to be operated in the interim period must be derived based on the existing notified tariff for comparable services and it must be mutually agreed upon by the port trust and the concerned user. Since the proposed rates are approved and considering the mutual consent to the proposed rates, approval to the rates for retrospective application may not create complications. The date of retrospective implementation of proposed rate on ad-hoc basis by the port is not clear from the port's proposal. Since its Board of Trustees has accorded approval for implementation of the proposed rates on ad-hoc basis till the final rates are fixed by this Authority in its meeting held on 8 February 2005, the proposed rates are approved with retrospective effect from 8 February 2005.

(ix). The MBPT has already agreed to file its proposal for comprehensive revision of its tariff by 15 August 2005 before this Authority (A subsequent request received to extend this time limit is processed separately). As brought out earlier, the present proposal is not cost based; and, the port has agreed to furnish the cost details in its next general revision proposal. The proposed rates, therefore, are approved for operation till implementation of the revised Scale of Rates of MBPT.

8.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves insertion of the following as sub-section C(II) below the existing sub-section C (I) of section III of the Scale of Rates charged at the Docks and renumber the existing Section C (II) as C (III).

"C(II) – Licence fees for storage / cargo operation with or without installation of facilities, cargo handling equipments by the users.

Period	Ceiling Rates Applicable
From the date of permission till expiry of the licence period for	Per sq. mtr. or part thereof per month or part thereof at
a. Open area	Rs.50/-
b. Covered area	Rs.60/-

Note: Installation of facilities / cargo handling equipments shall be subject to the clearance by MBPT or any person authorised by it and shall be dismantled and removed within 15 days."

8.2. The above rates will be deemed to have come into effect from 8 February 2005 and will be in force till the date of implementation of the revised Scale of Rates of MBPT.

A. L. BONGIRWAR, Chairman
[ADVT III/IV/143/2005-Exty.]